

Efektivitas Pelaksanaan Jasa Keagenan Dalam Kegiatan Pelayanan Kapal Pada PT. TRANSCOAL PACIFIC

Sitti Syamsiah¹⁾ Novianty Palayukan²⁾ Muharmansyah³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode Pos. 90172
Telp. (0411) 3616975; Fax (041) 3628732
E-mail : pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

Tujuan penelitian adalah mengetahui kendala yang bisa terjadi selama pelaksanaan jasa keagenan, dan juga bagaimana efektivitas pelayanan kapal oleh PT. Transcoal Pacific. Penelitian dilaksanakan di PT. Transcoal Pacific, sejak tanggal 08 Agustus 2018 hingga tanggal 03 Mei 2019. Sumber data adalah data primer yang langsung diperoleh dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara langsung dengan petugas atau karyawan dan literatur–literatur yang berkaitan dengan penelitian ini. Hasil penelitian menunjukkan kendala-kendala yang dihadapi oleh agen diantaranya adalah kerusakan pada mesin kapal, kelengkapan dan masa berlaku sertifikat kapal, dan permasalahan terkait anak buah kapal sendiri.

Kata Kunci : *Jasa Keagenan, Pelabuhan, Kapal.*

1. PENDAHULUAN

Pada paket 13 Desember 2019 tentang penyelenggaraan dan pengesahan angkutan laut yang termasuk di dalamnya khususnya perhubungan laut internasional yang semakin membuka kesempatan kepada para pelaku shipping business luar negeri untuk mendapatkan ijin operasional dan menunjuk agen perusahaan pelayaran nasional.

Usaha yang mendukung kegiatan pengangkutan di antaranya adalah operator kapal, jasa management kapal, barging (jasa tongkang di pelabuhan), towing (jasa penundaan), salvage (jasa pertolongan), ship broker (jasa jual beli kapal), cargo broker (jasa mencari muatan kapal), freight forwarding (jasa konsolidasi dan pengiriman barang), ship agent (jasa keagenan di tempat di mana pemilik kapal tidak mempunyai kantor cabang) dll. (shipping economics, martin standart).

Tulisan ini mengkhususkan mengadakan penelitian pada Agen perusahaan pelayaran, bagian clearance in/out, pengurusan dokumen dan pemberangkatan kapal.

Agen perusahaan pelayaran adalah usaha yang mengkhususkan diri dalam pelayanan jasa mewakili kepentingan pemilik kapal di pelabuhan di mana ship agent itu berada. Jadi tulisan ini mengkhususkan efektivitas dalam kelancaran pelayanan kapal dan kendala-kendalanya di pelabuhan.

Dalam bisnis ini kecekatan perusahaan pelayaran yang memberi jasa keagenan merupakan salah satu faktor yang perlu mendapat perhatian khusus.

Melihat adanya peluang di atas, maka penulis memutuskan untuk mengambil masalah ini dengan judul “Efektivitas Pelaksanaan Jasa Keagenan Dalam Kegiatan Pelayanan Kapal Pada PT. Transcoal Pacific”.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan undang-undang No.17 tahun 2008 tentang pelayaran, yang menyatakan bahwa pelabuhan merupakan tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang di pergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan moda transportasi.

Perhubungan (Kemenhub) merevisi Peraturan Menteri Perhubungan (PM) No. 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal. Pertimbangannya lantaran Pasal 3 ayat 4 pada beleid tersebut dinilai kurang sejalan dengan keseluruhan isi PM.

Pelabuhan merupakan sistem terpadu yang berfungsi untuk melayani kapal dan berbagai transaksi yang berlangsung di pelabuhan. Fungsi pelabuhan yang dikemukakan oleh Herry Gianto dan Arso Martopo (Pengoperasian Pelabuhan Laut 1990: 5).

Dalam sistem tersebut terdapat berbagai instansi pemerintah maupun perusahaan swasta yang bekerja saling mendukung untuk melayani kapal serta muatannya. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. PM. 45 Tahun 2011, tentang organisasi dan tata kerja kantor Otoritas Pelabuhan Bab I, Pasal I : adalah unit organik di bidang keselamatan pelayaran di pelabuhan yang diselenggarakan oleh badan usaha pelabuhan di lingkungan Departemen Perhubungan. Kantor Otoritas Pelabuhan kelas I (utama) berada dibawah dan bertanggung jawab kepada DIRJEN Perhubungan Laut dan kantor otoritas pelabuhan lainnya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada

kepala kantor wilayah Departemen Perhubungan. Kantor Otoritas Pelabuhan dipimpin oleh seorang kepala kantor. Sesuai dengan UU Republik Indonesia No. 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, Direktorat Bea dan Cukai yang berada di bawah departemen keuangan mengatur dan mengawasi kepabeanan di seluruh wilayah Indonesia. Jadi, secara umum tugas Instansi Bea dan Cukai adalah mengenakan pajak cukai terhadap barang atau muatan yang masuk keluar daerah di mana pemerintah telah mengenakan kewajiban untuk membayar Bea.

Perbedaan antara *Agent Agreement* dengan *Letter of Appointment* adalah bahwa *Agent Agreement* lebih kuat berkedudukannya dibanding dengan *Letter of Appointment* sebab untuk *Agent Agreement* sebelumnya sudah ada kesepakatan baik dalam hak maupun kewajiban-kewajiban masing-masing pihak (*Principal* dan *Agent*) serta besarnya komisi yang diterima oleh agen. Sedangkan untuk *Letter of Appointment* tanpa adanya suatu kesepakatan sebelumnya.

Untuk *Agent Agreement* biasanya digunakan dalam penunjukkan untuk menangani kapal-kapal dengan trayek liner service, sehingga berlaku untuk beberapa jangka waktu tertentu. Sedangkan untuk *Letter of Appointment* biasanya untuk kapal-kapal dengan trayek tramper sehingga hanya berlaku untuk satu kali kunjungan saja, atau untuk kapal-kapal yang dalam keadaan darurat harus masuk ke pelabuhan terdekat maka ditunjuklah suatu agen dengan menggunakan *Letter of Appointment*. Mengenai pembayaran untuk jasa agen adakalanya merupakan suatu jumlah yang tetap tiap bulan.

Karena agen bekerja untuk dan atas nama pengusaha kapal sesuai dengan batas wewenang yang diberikan oleh pengusaha kapal maka yang bertanggung jawab keluar tetap pada pengusaha kapal tersebut.

3. METODE PENELITIAN

Jenis desain Penelitian ini merupakan penelitian lapangan secara studi kasus yang diperoleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan baik secara lisan maupun tulisan menggunakan desain deskriptif, yaitu dengan menggambarkan suatu sistem pelaksanaan jasa keagenan dalam menunjang pelayanan kapal oleh perusahaan PT. Transcoal Pacific di pelabuhan tanjung bara.

Populasi merupakan jumlah obyek secara keseluruhan atau generalisasi dari obyek atau subyek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk di pelajari dan diambil kesimpulannya. Adapun populasi dalam penelitian ini adalah kapal - kapal yang diageni perusahaan PT. Transcoal Pacific di

pelabuhan Tanjung Bara. Sampel adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adapun sampel yang diambil adalah kurang lebih sebanyak 10 kapal perbulan yang diageni oleh perusahaan PT. Transcoal Pacific dipelabuhan Tanjung Bara.

Penelitian menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yaitu, metode observasi (Pengamatan Langsung), wawancara (*interview*), dan studi dokumentasi.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pelaksanaan Pelayanan Jasa Keagenan

Sekitar lima hari sebelumnya, agen menyiapkan dokumen-dokumen sebagai berikut :

- 1) PKKA (Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing)
- 2) PPKB (Permohonan Pelayanan Kapal dan Barang)
- 3) RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkutan)
- 4) Memorandum Pemeriksaan Dokumen Kapal
- 5) *Letter of Appointment* dari Kapal
- 6) *Master Cable*
- 7) ISSC (*Internasional Ship Security Certificate dari Kapal*)
- 8) *Ship Particulars*
- 9) *Crew list*
- 10) *Manifest* dan copy B/L

Selama kapal sandar di pelabuhan biasanya awak kapal memerlukan sesuatu hal seperti alat transportasi, hiburan/pesiar ke darat dan sebagainya. Untuk itu pihak agen harus dapat melayani kebutuhan mereka. Misalnya saja ada *crew* kapal yang Paspornya sudah habis atau *Colera Vaccination List* sudah tidak berlaku lagi maka ini semua harus ditangani oleh agen. Disamping itu seorang operasional juga harus mampu memberikan pelayanan yang lain contohnya kebutuhan akan kendaraan, kebutuhan akan kesehatan, akan komunikasi/telpon, akomodasi dan masih banyak lagi kebutuhan *crew* lainnya.

Sebelum kapal yang di muat akan selesai, permohonan segala surat untuk keterangan kapal dilakukan oleh agen pelayaran 24 jam sebelum kapal berangkat. Setelah ada kepastian selesai pemuatan atau bongkar, maka agen pelayaran segera mengajukan *Clearance Out* kapal untuk bertolak ke pelabuhan tujuan. Ijin keberangkatan kapal atau *Clearance Out* kapal diajukan oleh agen pelayaran PT. Transcoal Pacific.

Sebelum kapal diberangkatkan, maka *general agent* harus mengadakan koordinasi dengan *next port* agar Surat Ijin Berlayar dapat di terbitkan dan juga dapat diketahui kapan kapal sampai di sana sehingga agen pelayaran dapat mempersiapkan segala sesuatunya untuk memberikan pelayanan terhadap kapal tersebut.

Sebelum kapal diberangkatkan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan bersama, masih banyak tugas-tugas yang harus diselesaikan agen dengan kapal, antara lain :

- a. Mengembalikan dokumen-dokumen kapal kepada pihak kapal yang disimpan di Syahbandar.
- b. Memberikan dokumen loading kepada nahkoda.
- c. Menyelesaikan administrasi dalam pemakaian jasa pela buhan.
- d. Memberikan kebutuhan kapal dan awak kapal yang telah diminta dari agen.
- e. Menghubungi instansi terkait yang berhubungan dengan keberangkatan kapal.

Kendala Dan Hambatan

Berikut peneliti melampirkan hasil penelitian mengenai beberapa faktor yang mempengaruhi terjadinya penundaan/keterlambatan keberangkatan kapal, yang diageni oleh PT. Transcoal Pacific.

Dalam pengambilan data penyebab keterlambatan kapal dilakukan pada tahun 2019. Pengambilan data dimulai pada bulan Agustus 2018– Juni 2019, sebagai berikut :

- a. Masalah Permesinan.

Tabel 1. Data Hambatan Kerusakan Mesin

NO	BULAN	KERUSAKAN MESIN	KETERANGAN
1	AGU	1	Crane yang putus saat muat
2	SEP	2	Palka & crena tidak berfungsi
3	OKT	1	Crane tidak dapat digunakan
4	NOP	0	-

(Sumber data : PT. Transcoal Pacific)

5	DES	1	Palka tidak dapat terbuka
6	JAN	2	Crane & palka tidak berfungsi
7	FEB	0	-
8	MAR	0	-
9	APR	1	Crane tidak dapat digunakan
10	MEI	0	-
11	JUN	0	-
Jumlah Permasalahan		8 KALI	

Keterangan :

Crane kapal tidak dapat di nyalakan atau tidak dapat di fungsikan dan juga palka kapal yang butuh perbaikan untuk bisa di buka. Hal ini dapat menyebabkan berhentinya bongkar muat sehingga terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal

5. PENUTUP

A. Kesimpulan

Hambatan yang dihadapi agen dalam melayani pengurusan kapal mengalami beberapa kendala baik dari kapal/Anak Buah Kapal maupun dari pihak agen. yaitu:

- 1) Kerusakan mesin kapal untuk kegiatan muat terhambat
- 2) Kelengkapan dan masa berlaku sertifikat kapal yang sudah tidak berlaku harus di perpanjang
- 3) Permasalahan anak buah kapal seperti, terjadinya kecelakaan di atas kapal

B. Saran

Perusahaan pelayaran harus mempertahankan komunikasi dan hubungan kerjasama dengan pihak-pihak instansi terkait di pelabuhan baik instansi pemerintah maupun swasta, karena keberhasilan dalam melakukan proses *clearance in/out* kapal, tidak hanya di dukung oleh factor agen itu sendiri dalam pengurusan dokumen-dokumen kapal dan pelayanan kapal, dengan begitu maka proses keagenan akan berjalan dengan lancar dan selesai tepat waktu.

6. DAFTAR PUSTAKA

Engkos K. dan Hananto S. (2007), *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta: Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi, Trisakti.

Herry Gianto dan Martopo, Asro. (1990). *Pengoperasian Pelabuhan Laut*. Jakarta: Yayasan Bina Citra Samudra

Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (2001) Tentang *Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut yang Berlaku Di Dalam Negeri* Nomor KM 33 tahun 2001.

Pemerintah Menteri Perhubungan PM 34 Tahun 2012 Tentang *Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Utama*

Peraturan Perundangan No 64 Tahun 2015 tentang *Kepelabuhanan*

Sujatmiko, C.D. (1994) *Prosedur Penanganan Dokumen Kapal*, Jakarta: Universitas Indonesia, Fakultas Teknik.

Undang-undang Republik Indonesia Tentang Pelayaran, UU No. 17 Tahun 2008